VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 83)
z dnia 25 września 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 83)

25 września 2013 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– w sprawie strategii państwa w zakresie rynku przewozów lotniczych, a w szczególności sytuacji spółki Eurolot SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Mariusz Dąbrowski** prezes Zarządu Eurolot SA wraz ze współpracownikami oraz **Stanisław Jarosz** p.o. dyrektora Departamentu Infrastruktury NIK.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska** i **Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panie posłanki i panów posłów oraz zaproszonych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa, panem ministrem Rafałem Baniakiem. Serdecznie witam sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, pana Zbigniewa Rynasiewicza, przedstawicieli Eurolotu i Najwyższej Izby Kontroli.

Dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, przekazany 3 września br. do Komisji Skarbu Państwa. Porządek dzienny zawiera jeden punkt. Posiedzenie zostało zwołane w sprawie strategii państwa w zakresie rynku przewozów lotniczych, a w szczególności sytuacji spółki Eurolot SA. Przypominam, że porządek dzienny posiedzenia zwołanego w tym trybie nie może być uzupełniany o kolejne punkty. Zatem, przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Adama Kwiatkowskiego, o przedstawienie uzasadnienia wniosku. Następnym mówcą będzie pan minister.

Proszę, panie pośle.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym uzasadnić nasz wniosek, który przede wszystkim wynika z tego, że, naszym zdaniem, nie ma strategii państwa w zakresie rynku przewozów lotniczych. Mamy dwie spółki – Polskie Linie Lotnicze LOT i Eurolot, które działają na rynku przewozów lotniczych. Obie są pod kontrolą Skarbu Państwa. Uważamy, że naprawdę nie ma tej strategii.

Dlaczego tak mówię? Dlatego, że, z jednej strony – dowiadujemy się z mediów, że spółka PLL LOT wypowiedziała umowę spółce Eurolot na wykonywanie lotów krajowych. Wiemy dzisiaj, że samoloty pomalowane w barwy Eurolotu w znacznym stopniu realizują połączenia LOT-u na trasach łączących Warszawę z portami regionalnymi. Z drugiej strony – przed około trzema laty został podwyższony kapitał Eurolotu. Spółce przekazano znaczne środki finansowe – ponad 300 mln zł, które zresztą zostały przez nią zagospodarowane. Od tego czasu we flocie Eurolotu są trzy samoloty Embraer. Ponadto, gdy te samoloty znalazły się w leasingu Eurolotu, spółka podjęła również pewne działania w zakresie wymiany floty – przynajmniej w znacznej części – z samolotów ATR na samoloty Q400.

Chcielibyśmy dowiedzieć się, jak pan minister ocenia te zmiany. Na ile odpowiadają one na potrzeby firmy LOT, dla której Eurolot wykonuje – z tego, co wiemy – znaczną część swoich połączeń. Chcielibyśmy dowiedzieć się, dlaczego LOT zdecydował się na wypowiedzenie tej umowy. Rozumiemy, że skoro zdecydował się na wypowiedzenie umowy, to warunki, na których Eurolot świadczył te usługi dla LOT-u, nie były korzystne dla PLL LOT.

To skłoniło posłów wnioskodawców do złożenia niniejszego wniosku. Pozostałe pytania zadamy panu ministrowi po przekazaniu informacji. Bo, być może, część informacji, o które prosimy, pan minister nam przekaże. Z pewnością tak będzie. Chcielibyśmy zauważyć, że rozmawiamy o strategii państwa w zakresie przewozów lotniczych w bardzo specyficznym momencie. Z jednej strony, mamy do czynienia z trudną sytuacją LOT. Spółka korzysta z pomocy publicznej. Ponadto, nadal pojawiają się informacje o problemach z eksploatacją nowych samolotów, które miały być panaceum na kłopoty LOT-u. W ostatnich dniach problemy z Dreamlinerami po raz kolejny spowodowały olbrzymie perturbacje i – prawdopodobnie – olbrzymie koszty dla naszego narodowego przewoźnika. Z drugiej strony – sygnały, które do nas docierają na temat różnic pomiędzy punktem widzenia Eurolotu i LOT-u, kosztów, które LOT musi ponosić na rzecz Eurolotu, zmusiły nas do postawienia takiego wniosku i wywołania tej dyskusji. Bowiem, gdy dyskutujemy o Polskich Liniach Lotniczych LOT, często zapominamy, że obecnie mamy do czynienia z wieloma spółkami, które działają w bezpośrednim otoczeniu LOT-u. Często odnosimy wrażenie, że działają być może na swoją korzyść, ale nie do końca na korzyść naszego narodowego przewoźnika.

To może tyle tytułem wstępu. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Proszę pana ministra o przedstawienie stosownej informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni posłowie zadający pytania, chciałbym traktować zwołanie dzisiejszego posiedzenia Komisji w tym ekstra trybie jako wyraz troski posłów wnioskodawców o stan spółki czy spółek działających w sektorze lotnictwa transportów pasażerskich. Podzielam tę troskę. Postaram się w miarę możliwości podzielić wiedzą oraz wsłuchać w zastrzeżenia i pytania państwa posłów.

Istnieje strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. Dokument został formalnie przyjęty przez Radę Ministrów 22 stycznia br. Zakłada rozwój pasażerskiego transportu lotniczego. We wskazanym dokumencie ten transport został określony jako jeden z filarów, który zapewnia rozwój gospodarczy. Polski rynek przewozów lotniczych jako część większej całości, część zintegrowanego rynku lotniczego stoi przed wyzwaniem związanym z efektywnym zaspokojeniem popytu na przewozy lotnicze. Jednym z celów w obszarze rozwoju transportu lotniczego jest zapewnienie warunków dla efektywnego rozwoju lotnictwa w regionalnych portach lotniczych. W strategii rządowej wskazano na Polskie Linie Lotnicze LOT i Eurolot jako podmioty funkcjonujące na rynku przewozów lotniczych w Polsce, czyli jako podmioty, które mają realizować te elementy strategii państwa.

Skarb Państwa jako akcjonariusz tych podmiotów jest zainteresowany ich niezakłóconym funkcjonowaniem, rozwojem i stałym zwiększaniem konkurencyjności. Niejednokrotnie spotykaliśmy na posiedzeniach Wysokiej Komisji, ale też podczas wielu debat na sali plenarnej Wysokiej Izby, gdzie zwłaszcza w ostatnim okresie staraliśmy się na bieżąco i wyczerpująco informować o sytuacji zarówno w PLL LOT, jak i w Eurolocie, którą określamy jako trudną. Mamy świadomość specyfiki okresu, w jakim znajdujemy się. Polski rząd w kooperacji z Komisją Europejską angażuje się w pomoc najpierw na ratowanie, a obecnie na restrukturyzację głównego narodowego przewoźnika. To uwarunkowanie determinuje określone zachowania zarówno organów spółek, ale też Skarbu Państwa, który jest głównym akcjonariuszem.

Jeżeli chodzi o strategię samego LOT-u, do którego to podmiotu nawiązywał pan poseł w swojej wypowiedzi, to od kilku lat jest ona związana z budowaniem *hubu* na lotnisku Chopina w Warszawie i koncentracją operacji wykonywania połączeń właśnie z tego portu, w tym połączeń dalekiego zasięgu.

Natomiast jeżeli chodzi o Eurolot, to ta spółka opiera swoją strategię na wykonywaniu połączeń lotniczych z portów regionalnych. Strategia Eurolotu jest komplementarna z założeniami strategicznymi PLL LOT. Oferty Eurolotu i LOT-u uzupełniają się wzajemnie. Ci przewoźnicy bezpośrednio nie konkurują ze sobą, lecz tworzą poniekąd dodatkową wartość dla klienta. Chcielibyśmy, żeby pasażer był podmiotem, do którego adresowana jest działalność obydwu spółek.

W tym kontekście wypowiedzenie umowy, które pan poseł był łaskaw przywołać, nie należy traktować jako zaprzestanie współpracy pomiędzy LOT-em a Eurolotem, lecz jako normalną sytuację handlową pomiędzy dwoma podmiotami. Oczywiście, pan zaraz pan powie, że te podmioty są kontrolowane przez Skarb Państwa. To prawda. Natomiast z mojej wiedzy – dzielę się nią – wynika, że obie spółki, ich zarządy są w trwałym dialogu, który ma zmierzać do modyfikacji relacji handlowej, a nie jej zakończenia.

Według dostępnych analiz, przewozy regionalne stanowią duży i ciągle w niewielkim stopniu wykorzystany segment polskiego rynku pasażerskich przewozów lotniczych. Według danych za I półrocze br. – takimi danymi już dysponujemy – ponad 60% pasażerów wylatujących z Polski rozpoczyna swoją podróż właśnie w portach regionalnych. To zmiana jakościowa w porównaniu do okresu poprzedniego, kiedy miejscem rozpoczęcia dalszej podróży była Warszawa.

Jeżeli popatrzymy na trendy europejskie – bo to dzieje się w relacji LOT – Eurolot nie jest polską specyfiką – to chciałbym przywołać przykłady innych linii tradycyjnych, które przekazują przewozy krajowe i regionalne do mniejszych i z definicji efektywniejszych kosztowo operatorów, jak chociażby Lufthansa do Germanwings, czy Air France do spółki Hop. Model współpracy Eurolotu z LOT-em jest zatem konsekwencją trendów europejskich.

Pan poseł był łaskaw przywołać program wymiany floty w Eurolocie. Oczywiście, naszym założeniem, naszym – jako walnego zgromadzenia, ale przede wszystkim zarządu i rady nadzorczej spółki – było wprowadzenie do floty bardziej efektywnych samolotów. Wybór padł na samoloty Bombardier Q400. Trzeba jednak pamiętać, że wydatki związane z tym procesem przy jednoczesnym ponoszeniu nakładów na wyeksploatowaną flotę ATR spowodowały pogorszenie generowanych przez spółkę wyników finansowych. Chcemy wierzyć – zarząd Eurolotu dostarcza takie informacje – że wraz z wychodzeniem, zbywaniem czy releasingowaniem starszej, mniej ekonomicznie opłacalnej floty będzie postępowała poprawa wyników z działalności operacyjnej. Zresztą takie analizy były prezentowane przy podejmowaniu decyzji w sprawie wymiany floty.

W Eurolocie, podobnie jak w PLL LOT, trwa obecnie proces restrukturyzacji, optymalizacji kosztów. Jeżeli chodzi o Eurolot, to ten proces co do zasady ma odbywać się – odbywa się – bez wykorzystania instrumentów pomocy publicznej. Spółką, której państwo pomaga jest LOT, natomiast Eurolot nie korzysta z tego instrumentu.

Chciałbym wyrazić tutaj oczekiwanie – myślę, że zbieżne z intencjami państwa posłów zadających pytania – iż spółka w średnim okresie odbuduje zdolność do rentownego prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o główne założenie strategiczne, jakim jest rozwijanie operacji lotniczych z portów regionalnych, gdzie – jak powiedziałem – nie dochodzi do bezpośredniej konkurencji z operacjami LOT-u. Traktujemy to jako działalność komplementarną wobec działalności LOT-u.

Jednym z kluczowych aspektów tego założenia jest aktywna współpraca Eurolotu z władzami samorządowymi i portami regionalnymi. Przykładem takiej współpracy są zawarte przez spółkę porozumienia dotyczące wykonywania operacji lotniczych, chociażby z Gdańska czy Rzeszowa. Mam nadzieję – i ta nadzieja jest poparta informacjami spółki – że również w pozostałych portach regionalnych prowadzone są rozmowy na temat zacieśnienia współpracy, które mają doprowadzić do zawierania w niedługim czasie stosownych porozumień.

Jeżeli chodzi o podnoszony w państwa pytaniach problem działalności konkurencyjnej, o której wspominałem wcześniej, to warto powiedzieć, że oferta obu podmiotów jest komplementarna. Czyli nie jest właściwe porównywanie tych podmiotów, ponieważ obszary ich działalności są istotnie różne i koncentrują się na różnych segmentach rynku, a sama skala usług świadczonych przez Eurolot to niespełna 7% obrotów większej spółki, czyli Polskich Linii Lotniczych LOT.

Jeżeli chodzi o ekonomiczne uzasadnienie dla funkcjonowania Eurolotu, to, jak wspominałem, są to z założenia niższe koszty operacyjne tego podmiotu, większa elastyczność ze względu na wielkość organizacji, brak ograniczeń w zakresie otwierania nowych połączeń. Jeżeli popatrzymy na LOT, to w wyniku procesu związanego z pomocą publiczną, w wyniku przyjętego programu naprawczego musimy liczyć się z ograniczeniami z tytułu środków kompensujących otrzymaną pomoc publiczną.

Stoimy na stanowisku, że polskim niebie jest miejsce zarówno dla silnego sieciowego przewoźnika obecnego w jednym z istotniejszych sojuszy lotniczych, jak i mniejszej regionalnej linii lotniczej Eurolot. Chcielibyśmy, żeby te podmioty wykorzystując synergie gospodarcze potrafiły przeciwstawiać się agresywnej konkurencji.

Panie przewodniczący, myślę, że to tyle tytułem wprowadzenia. Prosiłbym o zgodę na krótką prezentację i wypowiedź prezesa Eurolotu pana Mariusza Dąbrowskiego, która uzupełniłaby moje wprowadzenie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Proszę pana prezesa o zabranie głosu.

Prezes Zarządu Eurolot SA Mariusz Dąbrowski:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, chciałbym powiedzieć kilka słów o Eurolocie i na czym polega pomysł na biznes, czyli strategia Eurolotu. Ona składa się z trzech lub czterech filarów, w zależności od tego, jak potraktować port warszawski. Ale głównym – pierwszym – filarem jest współpraca z narodowym przewoźnikiem, jakim jest PLL LOT, utrzymanie dotychczasowej współpracy na zasadzie ACMI. Ta umowa przewiduje wynajem samolotów wraz z załogami na potrzeby operowania na rzecz LOT.

Drugi filar to – jak wspomniał pan minister – rozwój portów regionalnych i rozwój połączeń w ramach portów regionalnych. Wszelkie analizy, które są dostępne na rynku, a także obecna sytuacja wskazują, że coraz większy udział w przewozach pasażerskich mają pasażerowie wylatujący z portów regionalnych. Dzisiaj niestety większość z nich korzysta z usług obcych przewoźników, a nie naszego narodowego przewoźnika. W naszej ocenie, tkwi w tym bardzo duży potencjał. Ponadto, przykłady otwartych przez nas połączeń pokazują, iż w przypadku otwarcia przez nas połączenia na trasach dotychczas oferowanych, nasz udział – jako dwóch przewoźników – na tym rynku wynosi ok. 70%.

Jeżeli chodzi o porty regionalne, to – mówił o tym pan minister – udaje się budować coś bardzo pozytywnego. To porozumienie polskiego przewoźnika z władzami samorządowymi, jak również portami regionalnymi. Tutaj pragnę dodać, iż takie porozumienie oprócz województwa i samorządu pomorskiego mamy np. z dolnośląskim portem oraz władzami samorządowymi miasta Wrocławia. Dodatkowo Eurolot wykonuje również operacje sezonowe w sposób bardzo udany. W zeszłym roku rozpoczął sezonowe loty do Chorwacji, które cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem pasażerów. To już drugi rok wykonywania tych operacji. Pomimo pojawienia się konkurencji na tym rynku, nadal udaje nam się utrzymać pozycję podmiotu, który kojarzy się z lotami do Chorwacji. Ponadto udaje nam się – co jest bardzo interesujące – zaistnieć na rynkach innych niż polski. Przykładem może być np. operowanie na rynku niemieckim, gdzie w porozumieniu z organizacją niemiecką wykonujemy rejsy wewnątrz Niemiec, naprawdę nie ponosząc ryzyka, bo tak są skonstruowane umowy. Biorąc pod uwagę sposób wykonywania przez nas tych usług, organizacja zainteresowana jest tym, żeby przedłużeniem umowy na przyszły rok i powiększeniem skali z dwóch do około ośmiu miast.

Obecnie posiadamy flotę składającą się z dwóch typów samolotów: ATR 72 oraz Bombardier Q400. Część starej floty ATR 72 i 42 udało nam się sprzedać. Jednakże część floty pozostaje. Z uwagi na sytuację rynkową mamy problem z jej ulokowaniem. Nawiązujemy

kontakty, podpisujemy umowy na usługę ACMI dla innych przewoźników nie na terenie Polski.

Jeśli chodzi o nasz rynek lotniczy, to niestety coraz większy udział w portach regionalnych – jak powiedziałem – mają obcy przewoźnicy typu Lufthansa, SAS i oczywiście przewoźnicy niskokosztowi. Jak dowodzą badania, w 2012 r. ponad 50% pasażerów wylatujących z Polski rozpoczyna swoją podróż w portach regionalnych. A jeszcze ciekawą informacją jest to, iż 70% ruchu z Polski poprzez porty regionalne docelowo zmierza do europejskich miast. Zatem, oferta przewoźników obcych zaczyna się coraz bardziej rozszerzać. W naszej ocenie, tylko poprzez oferowany wspólnie przez Eurolot i LOT lepszy produkt w postaci połączeń regularnych i bezpośrednich z portów regionalnych jesteśmy w stanie przeciwstawić się temu zjawisku. Bowiem jeżeli chodzi o finansowe czy cenowe promocje, to tak naprawdę nie jesteśmy w stanie wytrzymać konkurencji tak dużych przewoźników.

Chcę podać państwu jako przykład, że kiedy uruchomiliśmy połączenia bezpośrednie z Krakowa do Zurychu oraz z Gdańska i Krakowa do Amsterdamu, to udział LOT-u, który wcześniej oscylował w granicach 27%-28%, wzrósł do prawie 70% w tych dwóch liniach. Dodatkowo podwoił się ruch, ponieważ wykreowaliśmy nowych pasażerów. Podobna sytuacja jest w Rzeszowie, gdzie od września zaczęliśmy w porozumieniu z urzędem marszałkowskim i portem lotniczym operować na trasach z Rzeszowa do Paryża i z Rzeszowa do Rzymu. Sprzedaliśmy trzy razy więcej biletów na wrzesień niż wcześniej wykazywały to potencjały przewozowe. Realizowała je głównie Lufthansa.

Padały pytania o wymianę floty. Projekt wymiany floty w Eurolocie rozpoczął się w 2004 r. Jego realizacja była bez przerwy odkładana i przekładany, aż doszliśmy do 2011 r. i 2012 r., kiedy stanęliśmy przed murem, jeśli chodzi o używanie floty, która miała 20-21 lat. Niestety, flota wraz z wiekiem – państwo zapewne korzystaliście z przelotów oferowanych przez LOT przy współpracy Eurolotu – pochłania coraz więcej nakładów finansowych potrzebnych na eksploatację i utrzymanie tych samolotów w dyspozycji, nie mówiąc już o innych aspektach dotyczących bezpieczeństwa. Zatem doszliśmy do ściany. Została podjęta decyzja o wymianie floty, bo inaczej nie da się już dłużej funkcjonować.

W związku z przyjętą w Eurolocie strategią dotyczącą rozwoju portów regionalnych, zakładającą również wykonywanie operacji dla LOT-u, oraz uwzględniając rozwój alternatywnych środków komunikacji, zwiększenie wydajności przewozów kolejowych i rozbudowę dróg, podjęliśmy decyzję, że najlepszym samolotem będzie Bombardier Q400. To naprawdę bardzo uniwersalny samolot. Przy odpowiednich ustawieniach potrafi zachowywać się jak turbośmigłowy samolot, zachowując właściwe parametry ekologiczne, kosztowe i operacyjne, a tak naprawdę niektóre parametry ma takie jak samolot odrzutowy.

Obecnie realizujemy projekt wymiany floty. Jak państwo doskonale wiecie, jesteśmy w posiadaniu 8 samolotów, ale w kolejnym czasie przychodzą kolejne maszyny. Ten samolot jest używany przez wiele linii lotniczych. Np. przez Lufthansę czy łotewski Air Baltic. Może być wykorzystywany w sposób bardzo efektywny.

Ten samolot ma też lepsze parametry jeśli chodzi o bagażniki. Jest wykorzystywany również do przewozu – oprócz pasażerów – bagażu. Chcę państwu powiedzieć, że Bombardier Q400 ma o ponad 18% większy bagażnik od samolotu ATR. Dodatkowo posiada tzw. trzy ustawienia mocy, prędkości. Przy odpowiednim ustawieniu ten samolot potrafi spalić porównywalną ilość paliwa, co na tej trasie spalał ATR, zabierając – pragnę przypomnieć – o 11% więcej pasażerów, co znacząco wpływa na jego ekonomikę.

Jeśli chodzi o proces wprowadzania samolotu do floty, to, patrząc z perspektywy czasu, na pewno można było coś jeszcze poprawić. Ale chcę państwu powiedzieć, że od momentu wprowadzenia nowej floty regularność rejsów wykonywanych przez Eurolot jest na poziomie 99,83%, o punktualność – ponad 89%. Zatem raczej nie można narzekać na sposób prowadzenia operacji przez te maszyny.

Również – co ważne także z punktu widzenia LOT-u – w umowie ACMI, która obowiązuje od momentu wprowadzenia tych samolotów do użytkowania, określono, że Eurolot ponosi pełną odpowiedzialność – powtarzam, pełną odpowiedzialność – za jakiekolwiek

zakłócenia rejsów, jeżeli powstały z jego z winy, w tym również techniczne. Tego nie było wcześniej. Teraz – jak powiedziałem – poza siłą wyższą, jest pełna odpowiedzialność Eurolotu za niewykonany rejs, również jeśli chodzi o opłaty, jakieś odszkodowania pasażerskie, podmiany samolotów. Pragnę zapewnić, że LOT jest zabezpieczony lepiej niż dotychczas przy starej flocie jeśli chodzi o regularność rejsów i ewentualne ponoszenie kosztów. Ta sprawa została wprowadzona do umowy ACMIE w momencie zakupienia nowej floty. My również mamy zabezpieczenie ze strony producenta – minimum kontraktowe dotyczące regularności wykonywania rejsów.

Chciałbym teraz przedstawić krótką prezentację dotyczącą wyników i przychodów według segmentów. Niebieska linia oznacza przychody z tytułu ACMI, czerwona – przychody z tytułu leasingu Embraera 175 plus kontrakt MON, zielona – własną działalność i inne przychody. Jak państwo widzicie, przychody z tytułu ACMI stanowią coraz mniejszy udział w działalności Eurolotu. To podstawowa rzecz. Jeżeli ktoś chce prowadzić jak najtańsze usługi, chociażby dla LOT-u, to musi dywersyfikować swoją działalność, żeby nie przenosić całkowitych kosztów. I to nam się póki co skutecznie udaje.

Kolejny slajd obrazuje spadek przychodów z działalności dla LOT-u w strukturze wszystkich przychodów Eurolotu. Pokazuje również wzrost wydajności pracy w spółce. Krzywa pokazuje zmianę udziału jednego pracownika w wartości przychodów.

Teraz najważniejsza tabela z naszej perspektywy. Państwo wiecie o złych wynikach. Ta tabela tłumaczy wyniki spółki. Wspomniałem, że używając i trzymając starą flotę dochodzimy w pewnym momencie do ściany. Niebieska linia – to koszty utrzymania floty ATR począwszy od 2007 r. do 2012 r. W 2012 r. koszty utrzymania samolotów ATR, w tym utrata ich wartości – to 159 mln zł. Czerwona linia obrazuje liczbą godzin blokowych, tzw. nalotu tych samolotów. Proszę zauważyć, jaką mamy tendencję – z jednej strony, koszty wzrastają, a z drugiej – spada wykorzystanie tych samolotów. Należy dodać, że stawka od LOT-u nie była zmieniana od 2008 r. Nie była podwyższana. W 2012 r. – jak państwo wiecie – od kwietnia otrzymaliśmy nowe samoloty. I tak naprawdę mieliśmy sytuację taką, iż lataliśmy na nowych samolotach i utrzymywane były stare samoloty. Dlatego 2012 r. jest tak obarczony bardzo złym wynikiem, bo to rok inwestycyjny. A z drugiej strony – nie udało nam się w 2012 r. sprzedać tych samolotów, żeby obniżyć koszty.

Kolejny slajd pokazuje udział, jaki w całkowitych kosztach mają koszty floty ATR – to 38%. Proszę zauważyć, że od kwietnia 2012 r. przychodziły już nowe samoloty i one przejmowały operowanie. 8% (kolejne trzydzieści parę mln zł) – to tzw. księgowa utrata wartości na samolotach Embraer. Utrata wartości niestety powoduje pogorszenie wyniku, ale jest to zapis księgowy nie powodujący wypływu gotówki.

Panie przewodniczący, to w zasadzie wszystko z mojej strony. Jeżeli będą pytania, to chętnie udzielę odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister infrastruktury chciałby zabrać głos? Nie.

Zatem otwieram dyskusję.

Pan poseł Małecki, proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pierwsza refleksja – ze słów wynika, że jest dobrze, natomiast w rzeczywistości jest źle. I zarówno w Eurolocie, jak i w PLL LOT. Chciałbym zapytać o porównanie kosztów użytkowania Bombardierów i Embraerów. Zależy mi także na informacji o kosztach dotyczących obsługi, *leasingu* – nie bieżących, ale na przestrzeni 10 lat. Jaki będzie los samolotów po 10 latach eksploatacji? Czy Eurolot brał pod uwagę dostęp do obsługi i do serwisu Bombardierów na polskim rynku w porównaniu z Embraerami? Chociażby dostęp wiedzy fachowej i części. Prosiłbym też o informację na temat kosztów zakupu Bombardierów.

Pan prezes podał przychód na pracownika. Chciałbym uzyskać wiedzę na temat, jaki procent kosztów ogólnych spółki stanowią koszty pracy, koszty wynagrodzeń. Chciałbym także dowiedzieć się – może pan minister będzie mógł odpowiedzieć – czy Eurolot ma być docelowo nadal podwykonawcą LOT-u? Czy otwieranie połączeń z Zurychem i Amster-

damem, planowane na Ukrainę i Bałkany, czy okresowe letnie loty na Chorwację, jest, zdaniem pana ministra – rozumiem, że spółka Eurolot będzie miała swoje zdanie, spółka LOT będzie miała swoje zdanie, ale chcę, żeby pan minister powiedział zdecydowanie na posiedzeniu Komisji – dobre dla LOT-u, nie dla Eurolotu? Czy Eurolot nie zajmuje rynku LOT-u otwierając zagraniczne kierunki?

W informacji, którą otrzymaliśmy na piśmie, odnalazłem zapis, że Bombardiery mogą obsłużyć w tym samym czasie większą liczbę odcinków niż Embraery. Prosiłbym o rozwinięcie tej kwestii.

Chciałbym również uzyskać informację na temat niższych kosztów operacyjnych Eurolotu wobec LOT-u. Prosiłbym o porównanie kosztów operacyjnych Eurolotu i LOT-u. Z informacji pana prezesa wynika, że Eurolot wynajmuje od LOT-u samoloty wraz z załogami. Czy to jest tańsze? Czy koszty są niższe? Na czym to polega? Odwołując się do słów ministra Skarbu Państwa o potrzebie tworzenia holdingu lotniczego, chciałbym zapytać o szczegóły takiego holdingu. Czy oprócz LOT-u jest w nim miejsce także dla Eurolotu? Dziękuję bardzo. To na razie tyle pytań z mojej strony.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Pani poseł Malik, proszę.

Poseł Ewa Malik (PiS):

Panie przewodniczący, mam pytanie do szefa Eurolotu. Panie prezesie, pan nieco chaotycznie przedstawił strategię działalności Eurolotu. W związku z tym chciałabym uzyskać pełniejszą informację o waszych planach strategicznych. Chcę zadać bardzo konkretne pytania.

W materiałach dostarczonych przez Eurolot jest napisane, iż spółka jest nisko kosztowym przewoźnikiem lotniczym, natomiast w materiałach dostarczonych przez ministra Skarbu mamy zapis, iż Eurolot jest linią lotniczą typu tradycyjnego. W związku z tym moje pytanie – jaki docelowo model biznesowy jest przewidywany dla Eurolotu? Czy to ma być przewoźnik niskokosztowy, regionalny? Czy przewoźnik sieciowy, niezależny od PLL LOT? Jak to naprawdę jest?

Ponadto, chciałbym wiedzieć, na ile samolotów opiewa umowa z firmą Bombardier? Jaki docelowo nalot na samolot jest przewidywany do osiągnięcia? Jak Eurolot zamierza sfinansować odbiór i bieżące zobowiązania finansowe z tytułu posiadania floty samolotów Q400? Czy prawdą jest, iż w ramach leasingu operacyjnego rata za zakup tych samolotów jest bardzo wysoka? Jaka jest jej miesięczna wysokość?

Ile połączeń rentownych posiada obecnie Eurolot? Czy są połączenia kompletnie nierentowne? Czy zakładane jest uzyskanie ich rentowności? Jeśli nie, to jak utrzymanie tych połączeń wpisuje się w strategię Eurolotu?

Ponadto, ważne wydaje mi się pytanie zasadnicze – jakie macie państwo zobowiązania wobec LOT-u i innych kontrahentów? Konkretnie chcielibyśmy zapytać o stan płynności finansowej Eurolotu. Czy aby firma nie spełnia warunków do cofnięcia koncesji przewoźnika przez Urząd Lotnictwa Cywilnego? Istotnym jest, na jakich trasach mają latać samoloty Eurolotu? Czy Eurolot będzie konkurować z LOT-em? Czy będzie to jakaś rywalizacja? Na jakich zasadach opieracie swoją działalność? Jak planujecie?

Nie usłyszeliśmy takich informacji, w związku z tym myślę, że tyle pytań wystarcza. Poprosimy o bardzo konkretne odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, pani poseł.

Pan poseł Kwiatkowski, proszę.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym jeszcze popytać o to, co usłyszałem w wypowiedziach pana ministra i pana prezesa. Rozumiem, że firma Eurolot opiera swoją strategię na samolotach Bombardier, a samoloty Embraer służą Eurolotowi tylko i wyłącznie do tego, żeby leasingując je Lotowi otrzymywać z tego tytułu jakąś stałą wpłatę do swojego budżetu. Chciałbym panie prezesie, żeby pan rozwinął kilka kwestii.

Po pierwsze – chciałem dowiedzieć się, jaka jest usterkowość samolotów Bombardier? Czy jest tak, że rzeczywiście jakiegoś wyjątkowego pecha mają ci posłowie, którzy akurat lecą na posiedzenie Sejmu, że ta usterkowość w ich opinii jest dosyć duża? Jak to jest z tą usterkowością?

Pan prezes był łaskaw powiedzieć, że umowa, która, jak rozumiem, jest umową między LOT-em a Eurolotem, dziś wprowadza, ale od kiedy wprowadza taki zapis, że Eurolot za coś odpowiada? Bo z informacji, którymi dysponujemy, wynika, że przynajmniej do wczoraj albo do ostatniego czasu Eurolot tak naprawdę nie ponosił kosztów takich usterek. Jeśli te informacje są błędne, to myślę, że to jest też miejsce, żeby je sprostować. Bo być może żyjemy i jesteśmy przekonani, że jest coś, a tak naprawdę jest inaczej.

Po pierwsze – interesuje mnie usterkowość, bo ona wydaje się dość znaczna. Po drugie – interesuje mnie rozwinięcie tego, czym – muszę powiedzieć – pan mnie bardzo zaskoczył. W ostatnim czasie leciałem samolotem na linii Warszawa – Rzeszów. Muszę powiedzieć, że to, co działo się na pokładzie tego samolotu, co działo się z bagażami pasażerów, którzy przylecieli zza oceanu, właściwie nikomu nie wystawia dobrej oceny – ani Eurolotowi, ani LOT-owi, ani też państwu polskiemu, które powinno nad tym panować. Pod samolot zostały przywiezione bagaże pasażerów, mogli je obejrzeć, a następnie na ich oczach odjechały. Obsługa pokładowa – naprawdę Bogu ducha winna – pytała pasażerów czy zamierzają lecieć, czy nie. Myślę, że 75% bagaży nie poleciało z pasażerami tranzytowymi, co oczywiście wywołało na pokładzie samolotu określoną dyskusję. Nie muszę państwa z ministerstwa czy ze spółki informować, że większość z tych osób mówiła, że to ostatni raz, gdy lecą samolotami polskich przewoźników. Zatem nieco zaskoczyła mnie wypowiedź pana prezesa o wielkich bagażnikach. Bo nie spotkałem się z taką sytuacją, gdy na podobnej linii leciałby samolot Embraer. A niestety, te sytuacje na połączeniach regionalnych są dość częste. Te same przypadki zdarzają się w porcie docelowym Krakowie, gdzie pasażerowie, którzy lecą całą noc, przekonują się, że, owszem, przylecieli, ale bez swojego bagażu.

Chciałem zapytać, kto za to płaci? Rozumiem, że później te bagaże w jakiś sposób trafiają do pasażerów. Czy płaci za to LOT, czy Eurolot? Czy państwo zamierzacie w ogóle z tym coś zrobić? Pracownicy ochrony lotniska w Krakowie powiedzieli, że jest to sytuacja stała. Znaczy to nie tak, że zdarzyło się, iż jakaś grupa ludzi postanowiła przywieźć ze sobą cały majątek, tylko że są to sytuacje, które występują właściwie przy każdym samolocie przylatującym zza oceanu, szczególnie na tych kierunkach. Przypomnę, panie ministrze, że o tych kierunkach kiedyś rozmawialiśmy. LOT miał niegdyś bezpośrednie połączenia pomiędzy portami regionalnymi, czyli Krakowem i Chicago oraz Rzeszowem a Nowym Jorkiem, z którego zresztą LOT całkowicie wycofał się. Ale rozumiem, że ta kwestia nie jest na posiedzenie tej komisji.

Jaka jest naprawdę stawka, którą LOT płaci Eurolotowi za te połączenia? Bowiem ona, z jednej strony – generuje przychody Eurolotu, ale z drugiej – koszty LOT-u. Jeśli jest korzystna dla Eurolotu, to dlaczego spółka ma takie straty? A jeśli jest korzystna dla LOT-u, to dlaczego Lot wypowiedział tę umowę? Chciałbym dowiedzieć się, panie ministrze, dlaczego LOT wypowiedział tę umowę? To znaczy, że na dzisiaj ta umowa była dla LOT-u po prostu niekorzystna. Odczytuję to w ten sposób.

Chciałem zapytać o jeszcze jedną sprawę. Państwo – mówię o rządzie – bardzo często opowiadacie opinii publicznej różne rzeczy, które nawet chcielibyście, żeby spełniły się. Jeśli chodzi o sytuację floty naszego narodowego przewoźnika, jakiś czas temu zostaliśmy poinformowani, że samoloty Embraer, które wycofywane są z połączeń europejskich, w ramach pomocy publicznej zostaną sprzedane na Wschód. Z tego, co wiem, nie zostały sprzedane na Wschód, ponieważ nadal stoją na lotnisku i są w siatce połączeń LOT-u. Czyli jest to kolejna udana transakcja zarządu LOT-u, którą – jak rozumiem – pan minister na bieżąco dzięki m.in. radzie nadzorczej kontroluje. To jest rzecz, o której też powinniśmy mówić. Myślę, że będziemy dalej mówić. Bo chcemy dowiedzieć się, dlaczego tak się stało? Dlaczego państwo powiedzieliście, że coś się stanie, a nie stało się?

Chciałbym dowiedzieć się, co będą teraz robiły samoloty Embraer, które miały zostać sprzedane, a nie zostały sprzedane? Czy będą teraz atrakcją turystyczną? Czy wydzielicie państwo np. część jakiegoś lotniska i będziecie sprzedawać ludziom bilety, żeby je mogli

zobaczyć? Co będzie działo się z tymi samolotami? Bo jeśli nie mogą już latać na liniach europejskich i nie zostały sprzedane, to – jak rozumiem – koszt ich utrzymania i leasingu będzie obciążał w tej chwili LOT. Czyli LOT, z jednej strony, będzie utrzymywał samoloty, które nie będą latały, a z drugiej – będzie płacił Eurolotowi, żeby wykonywał loty.

Panie prezesie, rozumiem, że przynajmniej na dzisiaj to, co państwo robicie, jest również niespecjalnie rentowne. Zatem, będziemy mieć dwie spółki, które obecnie przynoszą nam straty i – jak pan mówi – uzupełniają się. Gdy patrzę na połączenia, o których wiem, że LOT je likwiduje, to odnoszę wrażenie, że są to też połączenia, które Eurolot oferuje w ramach swojej siatki połączeń regionalnych. Tak? Bo np. LOT wycofuje się z Zurychu. Pan prezes mówił, że Eurolot wykonuje loty z Krakowa do Zurychu. Czyli za chwilę będziemy mieli sytuację, kiedy można polecieć samolotem lotu z Warszawy do Rzeszowa, żeby z Rzeszowa polecieć np. do Zurychu czy innego miasta. Być może dla rozwoju portów regionalnych jest bardzo dobry pomysł, ale nie do końca trafia przynajmniej w moją logikę myślenia o tej kwestii.

Sądzę, że to bardzo ważne pytania. Myślę, że to są pytania, panie ministrze, na które dzisiaj my jako posłowie nie znamy odpowiedzi. Świadczą właśnie o braku nadzoru. Bardzo prosiłbym, żeby pan powiedział, co będzie działo się w najbliższym czasie z tymi samolotami, za które, o ile wiem, w zarządzie LOT-u odpowiada prezes Balcerzak i miał je sprzedać jakiemuś inwestorowi ze Wschodu, ale chyba poza tym, że państwo nas o tym poinformowali, nie przystąpił do tej transakcji.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Pan poseł Jan Warzecha, proszę.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Chciałem zapytać pana ministra, czy jest ekonomiczne uzasadnienie istnienia dwóch spółek – PLL LOT i Eurolot? Czy jest pan w stanie to uzasadnić? Przecież to są oddzielne zarządy, oddzielne rady nadzorcze, mundurówki. To jeszcze dodatkowe koszty, które musimy ponieść jako podatnicy. Proszę odpowiedzieć, czy nam opłaca się utrzymywać dwie spółki?

Po przeobrażeniach LOT-owi tak naprawdę pozostały sloty i logo firmy. Siedziba została sprzedana, jest wynajmowana. Czy to dobrze świadczy o pierwszej, najważniejszej spółce lotniczej, że nie posiada swojej siedziby? Jakie są prawdziwe przyczyny strat finansowych Eurolotu? Bo przecież czytamy, że na podstawie audytu sporządzonego za 2012 r. spółka wykazuje stratę netto w wysokości 163 mln zł. Wprawdzie pan minister pisze w wyjaśnieniu, jakie są przyczyny pogorszenia wyników, ale czy to jest ta główna przyczyna, czy też są inne? Myślę, że to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Wydrzyński, proszę.

Poseł Maciej Wydrzyński (RP):

Szanowna Komisjo, panie ministrze, panie prezesie, mówi pan o rozwoju portów regionalnych, tymczasem nie do końca mogę zgodzić się z tym. W moim okręgu mówi się o chęci likwidacji np. lotniska w Bydgoszczy. W opinii korzystających z połączeń z Bydgoszczy, jest to połączenie niezmiernie potrzebne i wciąż z tendencją wzrostową. Zatem nie wiem jak to się ma do tego, co pan przed chwilą powiedział.

Mój przedmówca wspominał o sprawach bardzo ważnych dotyczących m.in. bagaży. Ale myślę, że to nie są sprawy na posiedzenie Komisji. A raczej do wyciągnięcia konsekwencji i pociągnięcia do odpowiedzialności odpowiedzialnych osób. Natomiast mnie interesują generalnie finanse. Chciałem zapytać, kiedy zakończy się wymiana maszyn już leciwych mało komfortowych ATR na nowsze? Czy sprzedajecie te samoloty innym podmiotom? Czy są one po prostu całkowicie wycofywane z użytkowania? Pytam o to w kontekście ich stanu technicznego.

Rozumiem, że wymiana floty spowodowana jest głównie strategią finansową firmy, a także bezpieczeństwem pasażerów, zapewne większym ich komfortem i oczywiście możliwościami ładunkowymi nowych maszyn. Proszę w takim razie o informację o przewidywanych – o ile są takowe – wynikach finansowych: zyskach firmy po całkowitej wymianie floty, biorąc pod uwagę oczywiście zysk z ewentualnego zbycia starych maszyn uwzględniając koszty zakupu czy leasingu nowych oraz takie czynniki jak np. zysk na zużyciu paliwa w nowych maszynach, bo to zapewne bardzo istotny zysk w perspektywie najbliższych lat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Postaram się odnieść do generaliów, do szczegółów nie jestem w stanie, poproszę pana prezesa. Ale też z jednym zastrzeżeniem – proszę o zrozumienie Wysokiej Komisji – nie chciałbym, żebym osobiście czy żeby prezes spółki ujawniał dane i informacje, które objęte są tajemnicą handlową. Nie jesteśmy na zamkniętym posiedzeniu. Posiedzenie jest jawne, zatem proszę wybaczyć, ale chciałbym, żeby ta informacja była przekazana z wyłączeniem danych wrażliwych, handlowych. Czeka nas niedługo planowane posiedzenie Komisji, na którym mamy informować o przebiegu planu naprawczego w PLL LOT. Zatem może to byłaby okazja, gdyby Wysoka Komisja i prezydium zechciały wyłączyć jawność do bardziej szczegółowego, zilustrowanego cyframi, przedstawienia informacji.

Zacznę od ostatniego pytania. Pan przewodniczący pyta o operowanie z portów regionalnych, konkretnie z Bydgoszczy. Proszę sprawdzić, ale – według mojej wiedzy – w tym tygodniu odbyło spotkanie władz regionalnych województwa kujawsko-pomorskiego z LOT-em. Ma zostać ogłoszony przetarg na wykonywanie operacji z Bydgoszczy. Zdaje się, że mają być trzy rejsy dziennie. Ale proszę to zweryfikować. Zapewne na miejscu w Bydgoszczy jest wiedza lepsza niż moja.

Jeżeli chodzi o leciwe samoloty, to właśnie w Eurolocie i LOT był to problem strukturalny. W przypadku LOT – stare Boeingi 767, w przypadku Eurolot – dwudziestokilkuletnie ATR. To oczywiście nie jest to flota, która stwarza komfort, ale przede wszystkim nie jest to flota na której można prowadzić rentowną działalność operacyjną. To drogie samoloty w utrzymaniu – koszty paliwa i serwis. Stąd decyzja o ich wymianie. Eurolot jest stosunkowo młodą spółką. Po raz pierwszy dochodzi do kompleksowej wymiany floty na samoloty turbośmigłowe, według opinii ekspertów, ale też pasażerów, znacznie bardziej komfortowe.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana posła Małeckiego i pana posła Kwiatkowskiego, to proszę wybaczyć, ale nigdzie w swojej wypowiedzi nie powiedziałem, że jest dobrze. Bo gdyby w PLL LOT i Eurolocie było dobrze, to zapewne nie byłoby tego posiedzenia. Nie byłoby obaw państwa posłów, zatroskania związków zawodowych. Nie byłoby potrzeby wprowadzania głębokich programów naprawczych w obu spółkach. Zatem powtórzę wyraźnie, żeby to wybrzmiało – zarówno w PLL LOT, jak i w Eurolocie sytuacja jest bardzo trudna. Przypomnę, że działają na bardzo skomplikowanym niskomarżowym, mocno konkurencyjnym rynku. Mają problemy, często strukturalne, jak chociażby taka, a nie inna flota. Został podjęty ogromny wysiłek zarówno przez organy spółek, jak i pracowników, za co jestem osobiście wdzięczny jako ten niedobry nadzorca, chociaż wadliwy, jak państwo są łaskawi wspominać.

Intencją naszą jest, żeby spółki latające dzisiaj – jak mówimy – na minusie, zaczęły latały na plusie – przynajmniej na zero plusie – w widocznym horyzoncie czasowym. Jeżeli chodzi o LOT, to wysiłek ponosi na końcu polski podatnik. Proszę wierzyć, że czujemy się głęboko odpowiedzialni za pieniądze, które są wkładane. Proszę wierzyć, że ich wydatkowanie jest nadzorowane w sposób ponadstandardowy.

Odpowiadając na pana posła Kwiatkowskiego w sprawie sprzedaży samolotów, nie przypominam sobie – być może tak było, ale nie kojarzę – żebym gdzieś informował

o transakcji, jej finalizacji czy de facto dokonaniu. Rzeczywiście, w planach zarządu LOT-u jest wola sprzedaży Embraerów. Pojawił się poważny partner do transakcji. Podpisał określoną umowę o charakterze wstępnym, której wejście w życie warunkowane było wpłaceniem zaliczki. Zaliczka nie została wpłacona, zatem nie doszło do transakcji. Stąd samoloty pozostały na stanie LOT-u.

Jeżeli chodzi o efektywność, to muszę bazować na opiniach ludzi, którzy znają się na lotnictwie. Jestem dyletantem jeśli chodzi o przemysł lotniczy, w przeciwieństwie do państwa posłów, nie mam takiego doświadczenia i wykształcenia, żeby móc mówić o kwestiach technicznych, o opłacalności. Muszę bazować na informacjach finansowo-ekonomicznych, natomiast nie jestem w stanie odnosić się do takich czy innych parametrów technicznych floty czy operacji. Ale, według dostępnych mi analiz, operowanie na samolocie typu Bombardier Q400 NG jest znacznie tańsze na rejsach krótko- i średniodystansowych niż na samolocie typu Embraer. Taką analizę widziałem i tą wiedzą mogę dzielić się.

Pytanie powstaje – słusznie, że panowie je zadają – czy opłaca się LOT-owi latać na Bombardierach, kiedy na jego stanie pozostają Embraery. Myślę, że zgodnie możemy powiedzieć, iż zapewne w krótkim okresie nie opłaca się. Natomiast jeżeli wyjdziemy ponad kilka miesięcy, ta relacja zmienia się, również przy założeniu, że jednak te samoloty przeznaczone są do uplasowania gdzie indziej, odsprzedaży czy *releasingu*. I też nie byłoby – zakładam – pożądane, że gdyby udało się doprowadzić do transakcji w trakcie sezonu zimowego lub letniego na określonej siatce, samolot jest trwale wycofywany i wymieniany czyli oferuje się de facto inny produkt.

Państwo pytali o relacje LOT – Eurolot i umowę ACMI. Otóż, jest porozumienie między spółkami co do stawki, na bazie której Eurolot ma świadczyć operacje na rzecz LOT-u. Ta stawka jest nieco niższa niż dotychczas. A to wynika również z tego, że – jak powiedziałem wcześniej – operacje na Bombardierze są tańsze niż operacje na ATR, zatem występuje inna kalkulacja po stronie Eurolotu.

Czy Eurolot jest podwykonawcą LOT-u? Czy planuje swoją siatkę? Wydaje mi się, że dość wyraźnie pokazała to prezentacja ilustrująca udział przychodów z tytułu umowy ACMI i udział przychodów generowanych na bazie siatki własnej w strukturze przychodów Eurolotu. Jeżeli będzie istniała przestrzeń i możliwość, żeby Eurolot mógł wykonywać wzajemnie opłacalne ekonomicznie operacje na rzecz LOT-u, to będzie je wykonywał. Natomiast nie ma zakazu, żeby Eurolot dysponując określoną flotą rozwijał swoją siatkę, zwłaszcza w kontekście wykorzystania portów regionalnych. Myślę, że będziemy zgodni – również z panem posłem Kwiatkowskim – żeby z Krakowa do Zurychu latać Eurolotem, a nie np. linią SWISS, podobnie jeśli chodzi o połączenia z lotniskami niemieckimi.

Należy zastanawiać się, czy działalność na odcinkach typu Gdańsk – Amsterdam, którą wykonuje dzisiaj Eurolot, jest konkurencją wobec LOT-u, gdyż omija port centralny w Warszawie. Ale zasadne jest pytanie, czy w miejsce tego połączenia nie pojawi się inne połączenie przewoźnika tradycyjnego czy też *lowcosta*, który tę pracę wykona. Wolałbym, żeby ci pasażerowie pozostali klientami jednej z naszych spółek.

Pytanie dotyczące siedziby traktuję nieco zaczepnie. Panie pośle, nie chciałbym przerzucać się takimi argumentami. Można wskazać spółki, które mają swoje siedziby i upadły. Nie o to chodzi. Nie chciałbym, żebyśmy zmierzali tym tropem. Nigdzie nie jest powiedziane, że firma musi mieć siedzibę, która jest jej własnością. Oczywiście, lepiej jeżeli firma ma swój majątek, ale dany podmiot musi być na to stać. LOT-u i Eurolotu nie stać dzisiaj na to w ich trudnej sytuacji.

Jeżeli chodzi o porównanie kosztów użytkowania samolotu Bombardier, Embraer czy ATR, to były sporządzane stosowne analizy. Powtarzam – na krótszych odcinkach Bombardier jest zdecydowanie tańszy, podobnie w porównaniu z ATR, co było przesłanką do dokonania takiego wyboru przez zarząd Eurolotu i akceptacji tej decyzji przez walne zgromadzenie akcjonariuszy spółki.

Myślę, że to tyle jeżeli chodzi o generalia. Bardzo prosiłbym, żeby prezes mógł odnieść się bardziej do szczegółów, ale, powtarzam, z poszanowaniem tajemnicy handlowej spółki.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie ministrze.

Proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu Eurolot SA Mariusz Dąbrowski:

Szanowni państwo, mam nadzieję, że wszystko zapisałem. Będę starał się odpowiedzieć jak najbardziej szczegółowo na część pytań.

Pytania pana posła Małeckiego dotyczyły m.in. porównania kosztów użytkowania samolotów Embraer i Bombardier. Jest dokładnie tak, jak powiedział pan minister. Samolot turbośmigłowy w zasadzie zawsze będzie tańszy – oczywiście, na trasach określonej długości – od samolotu odrzutowego. Po prostu nie ma możliwości, żeby było inaczej. W przeciwnym razie wszyscy lataliby tylko i wyłącznie na samolotach odrzutowych. W dzisiejszym posiedzeniu nie uczestniczą przedstawiciele LOT-u. Zatem, nie mogą powiedzieć, ile kosztuje użytkowanie Embraera. Ale zaręczam państwu, że samolot turbośmigłowy na trasach do 350 mil lub nieco więcej jest zawsze bardziej ekonomiczny w użytkowaniu niż samolot odrzutowy. Każdy producent samolotów odrzutowych również to potwierdzi.

Jeśli chodzi o kolejne pytanie – czy braliśmy pod uwagę dostęp do serwisu w Polsce, to chcę państwa zapewnić, że serwis wykonuje polska spółka *nomen omen* z pośrednim udziałem PLL LOT, czyli śląski GTL LOT. Jeśli chodzi o porównywanie kosztów operacyjnych PLL LOT i Eurolot, to pozwolicie państwo, że z uwagi na nieobecność przedstawicieli LOT-u nie będę wypowiadał się w tej sprawie. Koszty operacyjne Eurolotu są niskie, ponieważ nasze stawki ACMI są naprawdę konkurencyjne na rynku. Nie jest tak, że możecie państwo na rynku znaleźć stawkę niższą od zaproponowanej przez LOT czy Eurolot. Nie ma takich stawek. Fizycznie nie ma możliwości – sprawdzaliśmy to – żeby ktokolwiek był tańszy od Eurolotu.

Jeśli chodzi o pytania pani poseł Malik dotyczące strategii, to bardzo przepraszam, jeżeli przedstawiłem ją w sposób chaotyczny. Może z uwagi na to, że jest to moje pierwsze wystąpienie przed Komisją, za co najmocniej przepraszam. Strategia generalnie składa się z czterech filarów. Pierwszy filar – to współpraca z PLL LOT. Drodzy państwo, oferowanie jak najtańszej usługi LOT-owi wymaga – o czym mówiłem – dywersyfikacji przychodów i rodzajów działalności. Drugim elementem strategii jest rozwój połączeń z portów regionalnych. Ten ruch wzrasta, nadal będzie rozwijał się. Niestety, istnieje duże zagrożenie, że będzie realizowany przez innych – a nie polskich – przewoźników. Jeżeli nie będzie reakcji polskich spółek lotniczych, to stracimy ten rynek. Proszę zwrócić uwagę, co dzieje się teraz – uruchamiane są kolejne połączenia, zwiększana jest liczba maszyn, chociażby przez spółkę zza zachodniej granicy – Lufthansę. Rzeszów otrzymał od 12 września dwa dodatkowe połączenia do Frankfurtu. Jak mówiłem, 70% – tak wynika z danych – ruchu z Polski rozpoczynającego się w portach regionalnych zmierza do europejskich miast. Zatem, przy odpowiednim wykorzystaniu floty typu Bombardier, Embraer można ten rynek zagospodarować, oferując pasażerom bezpośredni ruch na danej trasie. Ci pasażerowie i tak polecą. Jeżeli Eurolot czy LOT nie wejdzie na ten rynek, to uczyni to inna linia.

Samorządy rozwijają swoje porty regionalne. Będą to robiły dalej. Jeżeli Eurolot czy LOT nie wykażą zainteresowania, to będą szukały innych przewoźników. Jeżeli np. Eurolot nie wystartowałby w przetargu organizowanym przez Podkarpacie, dodatkowo oferując połączenia do Paryża i do Rzymu, to zrobiłby to ktokolwiek inny. W poprzednim przetargu wygrał Ryanair. Czy chcemy, żeby tylko obcy przewoźnicy latali z portów regionalnych? Wspomniałem, że jest szansa na stworzenie bardzo interesującego projektu z władzami samorządowymi. Podpisaliśmy stosowne porozumienia, również z Zarządem Portów Regionalnych, dotyczące rozwoju portów i lotnictwa w Polsce. Chodzi o to, żeby polski przewoźnik – mam nadzieję i jestem przekonany, że we współpracy z LOT-em – rozwijał te porty, żeby nie było transferu pieniędzy do innych przewoźników poza Polską.

Jeśli chodzi o rentowność połączeń wykonywanych przez Eurolot, to, szanowni państwo, doskonale wiecie, że niczego nie ma od razu. Rentowność połączeń w lotnictwie buduje się dość długo. Dopiero po długim okresie można ocenić, czy ona jest pozytywna

i czy dobrze rokuje, czy nie rokuje. Połączenia wykonywane przez Eurolot to przykład ewidentnie książkowy. Bowiem po roku działalności na tych połączeniach – dwa lata ma połączenie Kraków-Gdańsk – jesteśmy powyżej rentowności, np. na bezpośrednich kosztach operacyjnych. Ta działalność zaczyna przynosić efekty w postaci pokrywania kosztów stałych. Jeżeli uwzględnimy, że np. z wcześniejszej działalności dla LOT-u były pokrywane jakieś elementy kosztów pośrednich i stałych, to jeżeli nasza działalność przynosi pozytywne efekty, zatem koszty zmniejszają się. Dzięki temu jesteśmy w stanie zaoferować LOT-owi niższą stawkę.

Pani poseł, nie mamy zobowiązań wobec LOT-u. Nie chcę zdradzać, jak jest. Ale niech mi pani wierzy, że nie mamy. Nie będę wypowiadał się za przedstawiciela LOT-u.

Jeśli chodzi o cofnięcie decyzji o koncesję, to, w mojej ocenie, nie ma takiego zagrożenia. Gdy mowa o naszych zobowiązaniach, to mamy wystarczająco dużo majątku, również płynnego, żeby je pokrywać.

Jeśli chodzi o konkurencyjność wobec LOT-u, to nasza strategia zakłada, że nie chcemy być konkurencyjni w żaden sposób. Chcemy być komplementarni. Chcemy współpracować i rozwijać to wszystko z LOT-em. Podam państwu ciekawy przykład dotyczący połączenia Gdańsk-Amsterdam. Kiedy zaczęliśmy latać – nie mówię, że to dlatego – ale LOT również odnotował wzrost liczby pasażerów. Zatem, naprawdę, jest szansa, żeby obie spółki dobrze funkcjonowały na rynku uzupełniając się.

Odpowiadam na pytanie, czy jest miejsce dla dwóch przewoźników, czy nie. Jesteśmy zupełnie innym przewoźnikiem. Nie można porównywać Eurolotu do przewoźnika sieciowego. Jesteśmy przewoźnikiem regionalnym, latającym *point to point* i walczącym o to, żeby pasażer korzystał z polskich linii. Umowy z LOT-em, które możemy zawrzeć, spowodują, że również ta spółka będzie miała korzyści z tego tytułu.

Odpowiadając na pytania pana posła Kwiatkowskiego o usterkowość Bombardierów, to, panie pośle, najlepiej świadczą o tym dane, które przedstawiłem. Ponad 99% regularności. Samoloty zawsze psują się. Nie jest tak, że nigdy nie będą się psuły. Ale są ewidentne dane pokazujące regularność. Nie ma lepszego miernika. Ponad 99% regularności.

Jeśli chodzi o koszt nieregularności, to z całą mocą oświadczam panu, że od podpisania nowej umowy ACMI, czyli w momencie dostarczenia samolotów Q400, Eurolot ponosi pełną odpowiedzialność za zakłócenia rejsów, jeżeli nie było to działanie siły wyższej. Np. jeśli samolot miał jakąś usterkę, to Eurolot ponosi pełne koszty np. podmiany samolotu przez LOT i wykonywania rejsu Embraerem. Jeżeli pasażer dochodzi odszkodowania, to koszty ponosi Eurolot. Otrzymaliśmy stosowne faktury z LOT-u i uregulowaliśmy je.

Panie pośle, nie mówiłem, że ten samolot ma fantastyczne i najlepsze na świecie bagażniki. Powiedziałem tylko, że ma o 18% większe niż dotychczas używany ATR. Nie mówiłem, że są największe. Wiemy o tym problemie. Mogę pana zapewnić, że kwestia wnętrza kabiny była uzgadniana z naszym kontrahentem – LOT-em. Obecnie nowe zamówione samoloty mają jeszcze bardziej powiększone bagażniki, żeby już tego problemu nie było.

Mamy pełną świadomość, że czasami występują jakieś niedogodności. Ale nie twierdziłem, że są to wystarczające bagażniki. Porównywałem je do oferty konkurencyjnej. Jeśli wybralibyśmy innego producenta, to mielibyśmy jeszcze mniejszy bagażnik. Ten problem zawsze występował. Nie pojawił się w momencie latania Bombardierem.

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o wycofywanie floty i koszty z tym związane, to mieliśmy nadzieję, że w 2012 r. zakończymy wymianę floty. Mieliśmy kontrahenta, który podpisał z nami wszelkie porozumienia, ale, niestety, nie końcową umowę i w ostatniej chwili wycofał się. W związku z tym ten proces trochę przedłużył się. Do tej pory posiadamy jeszcze 6 z 11 samolotów. Dwa, które były *leasingowane*, udało nam się oddać wcześniej. Mam nadzieję, że na przełomie 2013/2014 nie będziemy mieli tej floty. Będziemy mogli spokojnie powiedzieć, że zaczynamy oddychać i zaczynamy zarabiać bez bagażu. Jak powiedziałem, niestety, z samolotami jest tak, że nie da się ich postawić na płycie i nie ponosić kosztów. One mają przeglądy okresowe, muszą być uruchamiane, od czasu

do czasu wykonany jakiś rejs. Ale staramy się, żeby od momentu sezonu zimowego te samoloty w zasadzie już nie latały.

Jeśli chodzi o wyniki, to w bieżącym roku są one znacznie lepsze. Nie będę mówił, że na pewno w 2013 r. odnotujemy zysk, bo byłbym nieuczciwy. Ale w porównaniu z 2012 r., wyniki są dużo lepsze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Czy są jeszcze pytania? Proszę o zgłoszenie się osób, które chciałyby zabrać głos. Zgłosił się pan poseł Kwiatkowski. Po wypowiedzi pana posła zamykamy dyskusję.

Proszę, panie pośle.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, w świetle tych informacji, które usłyszeliśmy, chciałem, po pierwsze, powtórzyć pytania, na które nie otrzymałem odpowiedzi. Ale rozumiem, że jest to kwestia przeoczenia. Może zacznę od bagaży. Pan prezes mówił, iż ma świadomość, że nie mieszczą się one w dzisiejszych powierzchniach bagażowych samolotów Bombardier. Czy dobrze rozumiem – z tego, co pan powiedział – że za to płaci Eurolot? Czy za to płaci LOT? Bo to sprawa, która – moim zdaniem – przy liczbie bagaży ma spore znaczenie.

Rozumiem, panie prezesie, że od momentu, kiedy zostały dostarczone samoloty Bombardier, umowa ACMI pomiędzy LOT-em a Eurolotem mówi, że LOT płaci Eurolotowi stawkę, w ramach której Eurolot ponosi wszystkie koszty. Np. interesuje mnie czy tak jest z odladzaniem i z tego typu opłatami, które szczególnie w sezonie zimowym są – z tego, co słyszymy – dość znaczne. Zresztą lista tych rzeczy jest dłuższa. Chciałem zapytać, czy wszystkie koszty ponosi Eurolot? Czy jednak część z nich jest po stronie LOT-u? Jeśli tak, to jaka?

Byłbym bardzo wdzięczny, żeby panowie, którzy udzielacie odpowiedzi na nasze pytania, jednak przynajmniej w jakimś stopniu na nie odpowiadali. Przed chwilą pan prezes powiedział – z czym zresztą zgadzam się – że nie da się postawić na płycie samolotu i nie ponosić z tego tytułu żadnych kosztów. Bo on wymaga obsługi i utrzymania, co powoduje koszty. Jego *leasing* też kosztuje. Zgadzam się z tym.

Ale jak to się ma do wypowiedzi pana ministra, który przed chwilą nam powiedział, że te samoloty LOT-u jakoś uplasuje się. Rozumiem, że uplasuje się gdzieś na lotnisku i one będą sobie…Panie ministrze, mam wrażenie, że pan dysponuje analizami sporządzanymi m.in. dla rady nadzorczej czy zarządu firmy, które jednoznacznie mówią też o kosztach tego plasowania. Mówimy o 10 samolotach, które mają – w ramach programu restrukturyzacji, rozumiem, że uzgodnionego ze stroną europejską i w kolejnej transzy ramach pomocy publicznej oczekiwanej przez LOT – zniknąć z posiadania LOT-u, albo nie zniknąć. Jeśli nie znikną, to gorzej dla LOT-u, bo będzie ponosił koszty ich utrzymania w sytuacji, w której –

jak rozumiem – państwo podjęliście decyzję, że umowa LOT-u z Eurolotem jest już faktem. Tak? To znaczy niezależnie od tego, że LOT wypowiedział tę umowę, ona ma funkcjonować. Chciałem zapytać, jaki jest tego koszt. Mam informację – która być może jest nieprawdziwa, bo nie każda z tych informacji jest potwierdzona – że to jest koszt ok. 66 mln zł rocznie. Kto za to zapłaci? To znaczy za te 10 samolotów, które pan za chwilę uplasuje gdzieś na jakimś lotnisku i one będą – rozumiem – po prostu stały. Tak? Czy firma, która jest w takiej sytuacji może sobie pozwolić na coś takiego? Czy to prawda?

Dla mnie nie jest żadnym problemem, że firma Eurolot lata na liniach łączących porty niemieckie, czy lata z portów regionalnych pomiędzy Gdańskiem a Krakowem. Bardzo cieszę się, że to są rentowne połączenia. Oby było ich jak najwięcej, bo z tego można się tylko i wyłącznie cieszyć. Ale kwestia, która skłoniła nas do zwołania tego posiedzenia, dotyczy relacji między jednym przewoźnikiem a drugim, braku jakiegokolwiek nadzoru ze strony Skarbu Państwa i jego przedstawicieli w radach nadzorczych oraz sytuacji, kiedy w jakimś sensie skazujemy naszego narodowego przewoźnika na wegetację, która w jakimś momencie będzie musiała zakończyć się.

Panie ministrze, programy restrukturyzacyjne są fantastyczne. Tylko teraz ta firma nie dość, że powinna przestać przynosić straty, to powinna przynosić zyski, żeby tę pomoc publiczną w odpowiednim momencie zwrócić. Tak? A to, co państwo nam w tej chwili opowiadacie świadczy o tym, że ona tak naprawdę nie będzie mogła tej pomocy publicznej w żaden sposób – nawet gdy wygeneruje jakiś zysk – zwrócić, ponieważ będzie obciążona dodatkowymi kosztami, które – moim zdaniem – wynikają z fatalnego zarządzania tą firmą i braku jakiegokolwiek konkretnego pomysłu jak z tej sytuacji wyjść. Chciałem zapytać, czy pan minister dysponuje analizami sporządzanymi przez firmy doradcze, o których słyszymy, że zarabiają bardzo duże pieniądze, ale nie od Skarbu Państwa, tylko od firmy, która im płaci. Czy to rzeczywiście tak duże pieniądze? Chciałbym jednak dowiedzieć się – bo to nie jest chyba żadna tajemnica handlowa – jaką stawkę do tej pory płacił LOT Eurolotowi za godzinę nalotu, a jaką będzie płacił według nowej umowy? Bo przecież chyba nie będzie tak – nie chciałbym, żeby tak było – że Eurolot będzie teraz finansował ze swoich pięciu rentownych połączeń wszystkie połączenia krajowe LOT-owi. Bo chyba nie o to chodzi. Jaka ta stawka jest w porównaniu ze stawką wyjściową? Nie wydaje mi się, żeby to była tajemnica handlowa. Mówimy o spółkach, które są kontrolowane przez Skarb Państwa.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Poseł Małecki chce zabrać głos? Umówiliśmy się, że to będzie ostatni głos w dyskusji.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, również nie otrzymałem odpowiedzi. Pan minister mówił, że nie jest ekspertem od spraw lotnictwa. Nie wymagamy tego. Natomiast, panie ministrze, chcemy skoordynowania tych dwóch spółek, o czym mówił mój przedmówca, poseł Kwiatkowski. Prosiłem o stanowisko pana ministra – czy uruchamianie przez Eurolot lotów zagranicznych – Amsterdam, Ukraina, Bałkany, Zurych – jest – patrząc z perspektywy ministerstwa-właściciela – celowe, mając jednocześnie wzgląd na Polskie Linie Lotnicze LOT, na narodowego przewoźnika, który tonie? Czy to nie jest zjadanie potencjalnych zysków LOT-u? Mógłby to robić LOT – nie wiem – lepiej, gorzej albo na tym samym poziomie. Jak pan minister na to patrzy? Jaka jest ocena pana ministra? Czy to nie szkodzi LOT-owi? Czy jest neutralne? Czy też pomaga LOT-owi?

I od pana prezesa, bo nie wychwyciłem odpowiedzi – jaki poziom kosztów stanowią wynagrodzenia w spółce? W PLL LOT to ok. 9%. Jak wygląda ta sprawa w Eurolocie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. To był ostatni głos. Przypominam członkom Komisji, że w planie pracy przyjętym przez Wysoką Komisję, przygotowanym wcześniej przez prezydium i posłów, którzy zgłaszali swoje postulaty, jest zaplanowane posiedzenie dotyczące sytuacji Polskich Linii Lotniczych LOT SA. Podejmiemy decyzję czy ono będzie otwarte czy zamknięte. Uczynię to po konsultacji z panem przewodniczącym Jackiewiczem, który jest dzisiaj nieobecny. Każde z tych rozwiązań ma silne i słabe strony. Przypominam członkom Komisji, że są też inne tryby, na podstawie których posłowie mogą mieć dostęp do informacji, które nie są powszechnie dostępne. Jeżeli jest taka potrzeba, to można z tych trybów korzystać.

Zamykam dyskusję. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Nawiązując do wypowiedzi pana przewodniczącego, wolałbym jednak o kwestiach parametrów cenowych, ofert, wzajemnych umów mówić w formule niejawnej. Szanowny panie pośle, to za ile Eurolot usługi świadczy dla LOTU jest daną wrażliwą i stanowi jakąś informacją dla potencjalnej konkurencji. Chętnie o tym powiem. Ale nie chciałbym komunikować o tym w formule otwartej, podobnie jak na temat analiz i obliczeń, rentowności Bombardiera, kosztów Embraera. Również biorąc pod uwagę, że na dzisiaj Embraery pozostają na stanie LOTU.

Nie mówiłem o uplasowaniu samolotów na płycie lotniska, bo to jest rzeczywiście najgorsze uplasowanie, jakie sobie można wyobrazić. Mówimy o możliwych i potencjalnych

transakcjach, czyli sprzedaży tych samolotów, co też ma zapewnić potencjalną *cash flow* w spółce. To dzisiaj jeden z głównych problemów w PLL LOT.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Małeckiego, to, panie pośle, mówiliśmy o pozalotowskich operacjach Eurolotu. Mówił o tym prezes, trochę krócej – ja. Pański kolega z prawej strony mówił, że cieszy go, że Eurolot lata z Gdańska do Krakowa, do Amsterdamu, z Krakowa do Zurychu. Wydaje mi się, że powiedzieliśmy sobie na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, że jest przestrzeń na rozwijanie własnej siatki Eurolotu. Skarb Państwa to akceptuje pod warunkiem, że nie jest to dzikie przejmowanie klientów LOT-u, że jest to usługa komplementarna. Jeżeli ten warunek jest dochowany, to na zasadzie koordynacji poprzez tego samego akcjonariusza, jakim jest Skarb Państwa i naszych przedstawicieli w radach nadzorczych, oczywiście, pozwalamy na taką działalność. To moje stanowisko.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, w jakim trybie? Zakończyliśmy dyskusję.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, pan minister powtórzył moje pytanie. Panie ministrze, nie krytykuję Eurolotu. To nie jest złe, że mają pomysł na te kierunki. Tylko ze strony ministerstwa – czy państwo widzicie, uwzględniając LOT, że to jest skoordynowane? Czy państwo przeanalizowaliście, że otwieranie przez Eurolot połączeń nie szkodzi LOT-owi? To moje pytanie. I pana odpowiedź – tak, nie, nie ma znaczenia.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Mam nadzieję, że to było absolutnie ostatnie pytanie.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Jeszcze raz, panie pośle, zatrzymajmy się na połączeniu Kraków-Zurych. Jest to połączenie, które cieszy krakowian, bowiem mogą wybrać się do Szwajcarii, a *via* Szwajcaria – dalej na inny kontynent. Teraz pytanie – czy jest to konkurencja wobec LOT-u? W jakiejś mierze tak, bo potencjalny krakowianin czy Podhalanin zamiast lecieć przez Warszawę do Chicago może polecieć przez Zurych. Ale powstaje inne pytanie, czy gdyby tej operacji nie wykonał Eurolot, to czy nie wykona jej SWISS albo inny przewoźnik? *(głosy z sali: albo LOT).* Albo LOT, jeżeli miałby czym i mógłby tę operację wykonać. *(głosy z sali: ma czym)*

Pojawia się pytanie o rentowność tego przedsięwzięcia. Rozumiem, że zmierzamy do wstawienia do Krakowa samolotu typu Embraer, żeby wykonywał rejsy do Zurychu. Według mojej wiedzy, panowie posłowie, jest to nieopłacalne i ekonomicznie nieuzasadnione.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia. Serdecznie dziękuję członkom Komisji i gościom. Zapraszam na kolejne posiedzenie Komisji, które odbędzie się w dniu jutrzejszym. Protokół będzie wyłożony w sekretariacie.